



DEREK E. SHEPHERD

(traduzione di Antonio Accattatis)

quasi sessant'anni fa due giorni a Torino

Tranvie e ferrovie del capoluogo subalpino viste da un celebre appassionato inglese in occasione della sua prima visita in Italia.

Il mio primo sguardo sull'Italia avvenne al crepuscolo. La ferrovia rasentava i fianchi della montagna, dominando dall'alto la valle di Susa, mentre sotto di noi e sui monti prospicienti scintillavano le luci dei paesi e delle casette sparse. Scese presto la notte e in breve arrivammo a Torino.

Sotto il chiarore delle stelle scesi dal treno e mi avviai lentamente verso la stazione. Un atrio pulito, largo, ben illuminato; molto bello, ma era già tardi e volevo trovare l'uscita. Come si dice in italiano *way out*? – pensai – Ah, “Entrata” dovrebbe voler dire *entrance*. Lì invece ecco lo stesso carattere e le stesse dimensioni: “Uscita”. Deve essere lì. Mi trovai in corso Vittorio Emanuele: luci scintillanti, tram aerodinamici, alberi, tram articolati...

Camminai verso il fiume, lo attraversai e con qualche esitazione trovai la strada che conduceva all'ostello. La via si inerpica lungo la collina, offrendo uno sguardo dall'alto sul fiume. Mi registrai e andai subito a letto. Il mattino successivo mi rivelò che l'ostello era situato in un vasto, piacevolissimo giardino da cui si godeva di una vista panoramica sulla città. Le stanze, gli uffici e le toilette erano al piano superiore, cui si accedeva dal retro, la stanza da pranzo si trovava invece al piano terra. Dopo una colazione a base di panini e caffelatte mi preparai a uscire.

Il mio primo compito fu di capire se la mia richiesta per ottenere un permesso di visita del deposito ferroviario fosse stata accolta; il posto più ovvio dove andare mi sembrò Torino Smistamento. Mi avviai at-

Elettromotrice a cremagliera D2 in sosta al capolinea di Sassi della tramvia per Superga.

traverso il ponte, camminai lungo gli alberi di corso Vittorio Emanuele, finchè arrivai a Porta Nuova. Un tram diretto a corso Agrigento sembrava essere il mezzo più diretto, così salii su una vettura a carrelli, la 2592 in servizio sulla linea 21, pagai 25 lire e rimasi in piedi vicino a un finestrino fin quasi al capolinea. La strada, calda e polverosa, correva attraverso negozi e palazzi da un lato e fabbricati dall'altro, finchè il tram svoltò a destra infilandosi in un buio tunnel sotto la ferrovia. Scesi dal tram: insegne FS, rimesse e magazzini, ma nessuna locomotiva. Tornai indietro in via Nizza e finalmente trovai l'ingresso del deposito. C'era un gruppo di poliziotti e operai che parlavano amichevolmente tra loro. Provai a spiegare loro cosa volevo ma con scarso successo. Mostrai loro le lettere. Finalmente uno di loro mi portò nell'ufficio del loro responsabile. C'era, ma purtroppo non parlava inglese ma soltanto francese. Alla fine riuscì a farmi capire che dovevo andare a parlare con il capo comparto di Porta Nuova.

Ritornai in corso Vittorio Emanuele, ma poichè si era fatto tardi, tornai a piedi all'ostello per il pranzo. Arrivai con un anticipo di mezz'ora, così mi sedetti nel giardino, dove incontrai un giovane napoletano col quale mi misi a tavola. Il menù prevedeva un piatto di pasta (la mia lotta con gli spaghetti sarebbe iniziata successivamente), carne, insalata e una pesca: lì la lotta fu persa e non ci fu verso di parlarla. Dopo pranzo giunse una coppia di amici inglesi e con loro ebbi modo nuovamente di parlare nella mia lingua. Nel pomeriggio tornai alla stazione di Porta Nuova;

ottenute indicazioni dall'ufficio informazioni, iniziai a esplorare i corridoi del piano superiore alla ricerca del capo comparto. Incontrai un inserviente e gli dissi che cosa desideravo. Lui bussò a una porta, dicendomi di aspettare. Io aspettai: 10 minuti, 15 minuti, 20 minuti. Le persone andavano e venivano. 25 minuti, 30 minuti. Stavo seriamente considerando di rinunciare al mio tentativo, quando la porta si aprì: «Buongiorno, sono la vostra guida». La guida era un giovane ingegnere molto gioviale che mi abbagliava con i suoi denti bianchissimi mentre parlava. Indossava un completo rigato chiaro ed era, penso, l'archetipo più preciso che incontrai durante i miei viaggi di un italiano, nella concezione popolare inglese. Mi presentò poi al capo comparto, il quale mi mostrò la lettera che aveva ricevuto da Roma e che autorizzava la mia visita. Era indirizzata ai capi di tutti i compartimenti che io avevo elencato: Torino, Genova, Firenze, Roma, Napoli, Bologna, Milano, Verona e Venezia.

Andai con la mia guida in tram fino al deposito, dove il responsabile si mise a nostra disposizione. Il deposito non era così grande come mi sarei aspettato. C'erano locomotive a vapore e automotrici, una postazione per le riparazioni elettriche e anche una piccola rimessa, penso per le locomotive elettriche. [da 2809A a 2809D] Tutte le locomotive elettriche erano delle vecchie trifasi che stavano per essere eliminate e che per questo motivo erano state concentrate in Piemonte. Mi spiegarono il significato delle sigle sulle automotrici: ALn indicava Auto [Automotrice - N.d.R.]

Due americane a Torino: locomotiva a vapore 735.252 (ALCO, 1919) in sosta nel deposito di Torino Smistamento davanti a un'altra unità dello stesso Gruppo; sullo sfondo si riconosce un'allora moderna automotrice ALn 772.

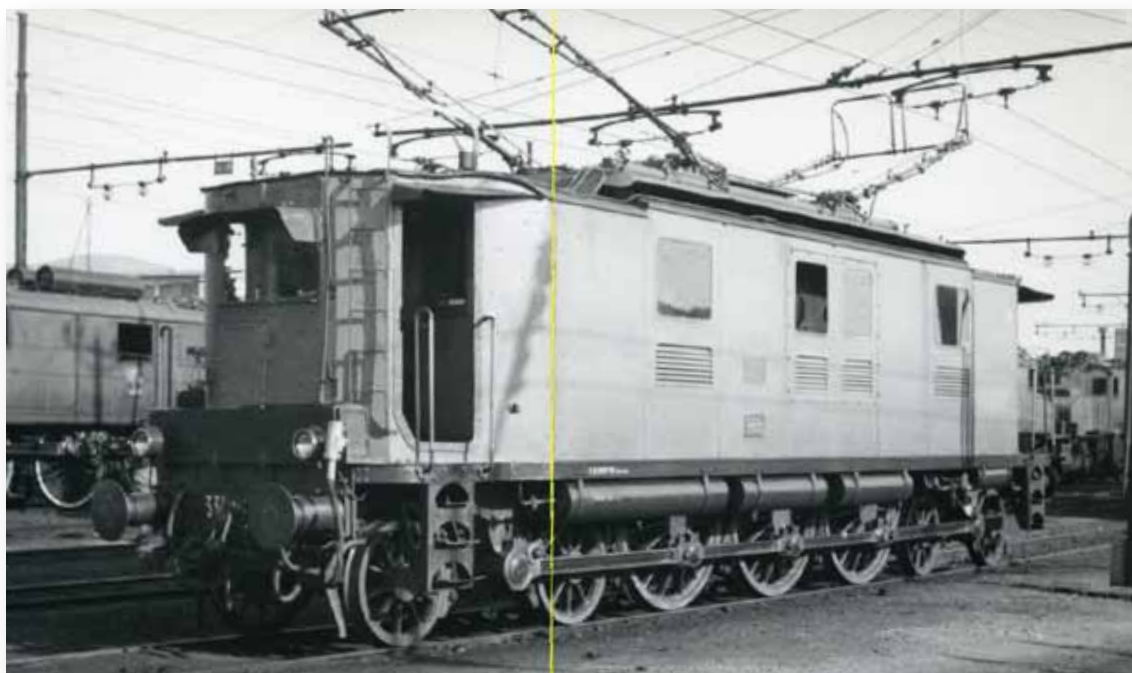




Leggero Nafta. Dopo aver scattato delle foto e bevuto una birra tornammo a Porta Nuova e ci separammo. Io decisi di fare un giro della città, così seguendo la mia guida Nagel's presi via Roma, un'orribile eredità di Mussolini, e arrivai in piazza San Carlo, poi in piazza Castello e infine raggiunsi il fiume lungo via Po. Giunto nuovamente al ponte Umberto I, decisi di visitare Caviglioglio che si raggiungeva tramite la filovia, così presi il tram 2020 della linea 14 fino al capolinea. Qui trovai la corta linea filoviaria che salendo a zig-zag

lungo la collina raggiungeva la borgata. Solo due filobus erano necessari per esercire la linea e io viaggiai sia all'andata che al ritorno sulla vettura 1006, spendendo 20 lire per viaggio. La salita fu lenta; lungo la discesa la velocità fu più adeguata, grazie soltanto alla forza di gravità. Ritornai all'ostello col tram 2122. Iniziai a cenare con gli altri ospiti; al termine comparvero delle bottiglie di vino rosso, mentre spontaneamente si diede vita a una festa. Molta gente cantava e ballava, ma mi spiace dire che neanche il vino riuscì

Con l'E.551.144 (OM-CGE, 1922) si completa il trittico delle locomotive trifasi a ruote basse, per treni merci e linee di montagna.



Nate per i treni passeggeri della ferrovia costiera ligure, le locomotive trifasi E.331 sono state una presenza fissa a Torino fino alla fine della trazione trifase: qui l'E.331.009 (Breda-TIBB, 1920), uscita da pochi mesi dalla Riparazione Generale, sullo sfondo di un'E.432 e alcune E.551.

La capostipite del Gruppo E.554 (OMN-CEMSA, 1928), curiosamente ancora equipaggiata con il vomere spartineve in piena estate.



(tutte foto Shepherd, prese a Torino il 29 e 30 agosto 1953)

Pioniere e artefici del successo della trazione trifase, le piccole E.550 erano ormai sul viale del tramonto, destinate a servizi meno impegnativi e già in parte radiate; questa è l'E.550.064, costruita dalla Società Italiana Westinghouse a Vado Ligure nel 1914.

a mascherare il fatto che non mi divertii particolarmente. Il giorno dopo decisi che non potevo lasciare Torino senza prendere una PCC e la tranvia a cremagliera per Superga. Camminai dall'ostello fino in corso Vittorio Emanuele e lì presi il tram 3117 per Sassi. Dalla parte opposta rispetto al capolinea del tram c'era la stazione della cremagliera. I binari proseguivano attraverso i cancelli fino a innestarsi su quelli del tram; l'edificio della stazione si trovava sulla sinistra, mentre una rimessa si vedeva sulla destra. Il convoglio consisteva di una grande motrice di metallo con tre porte su ogni lato che spingeva due rimorchi leggeri di legno. C'erano due treni sulla linea. Salii verso

Superga con uno di essi, la D3, e arrivai in cima alle 9 e 45. Tutte le vetture erano dipinte in rosso e crema. La velocità in salita era bassa, circa 5 miglia l'ora, la corrente veniva presa da una terza rotaia coperta. Il biglietto singolo da 80 lire veniva fatto sul treno, di colore blu in salita e di colore rosso in discesa. Al capolinea superiore percorsi a piedi un breve tratto in salita per visitare la basilica.

Di nuovo a Sassi mi misi ad aspettare finché arrivò una PCC cui scattai alcune foto. Poi salii su di essa fino a Porta Nuova, dove attesi seduto su una panchina all'ombra degli alberi che il mio treno per Genova fosse pronto per partire.





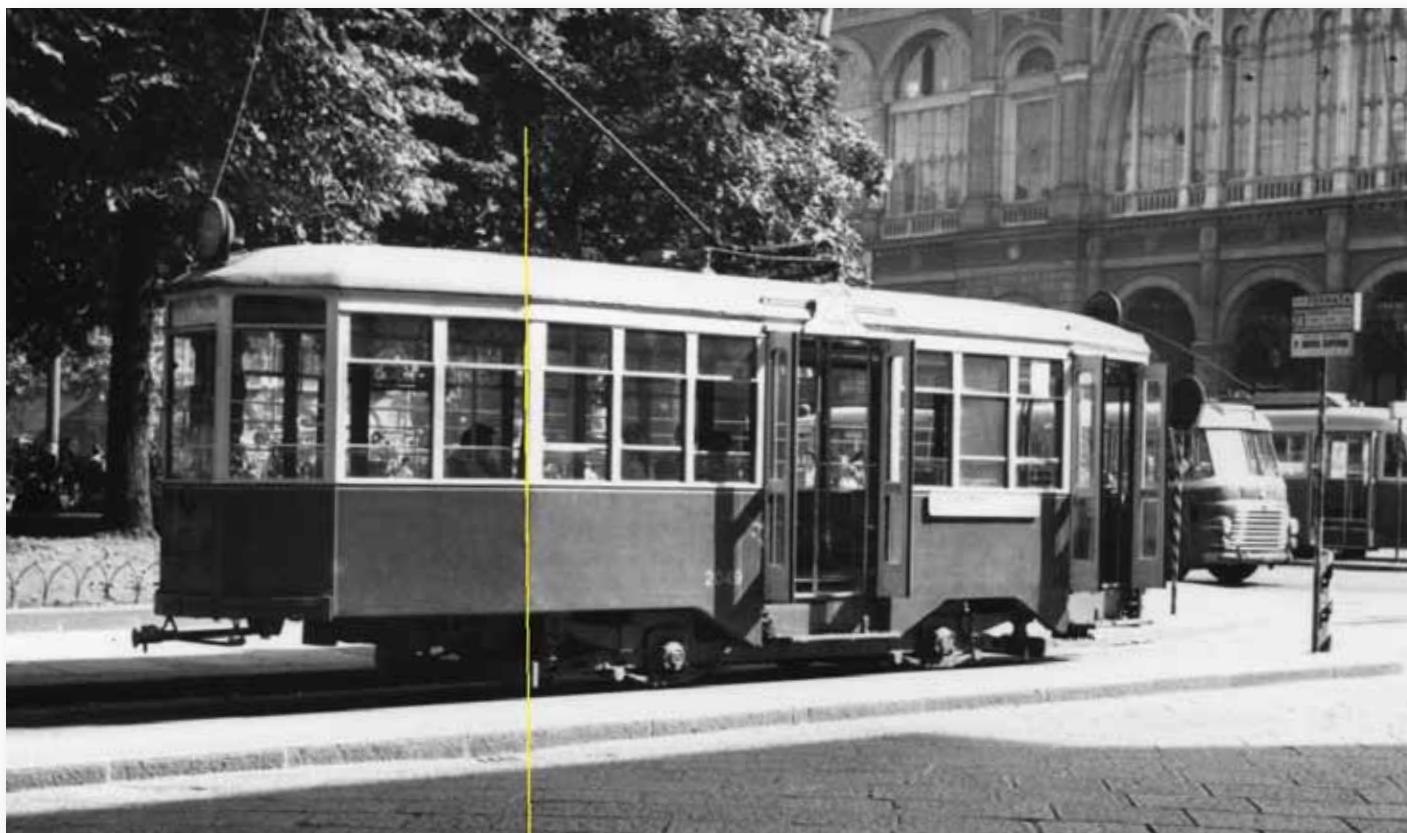
I tram di Torino

Torino, come molte altre città in Italia, faceva affidamento principalmente sui tram per il trasporto cittadino. Il centro del sistema sembrava essere la stazione Porta Nuova e piazza Carlo Felice. I binari tranviari non seguivano regole fisse riguardo al loro posizionamento: lungo corso Vittorio Emanuele ogni binario correva sotto gli alberi ai lati della carreggiata centra-

le, in altri luoghi i binari erano posati nel mezzo della strada o entrambi su un solo lato. Binari singoli erano dappertutto, anche sul lato errato. Questa variabilità nella posizione sembrava essere comune a tutte le città tranviarie italiane, eccetto forse Roma.

Tutti i tram in Italia erano degli stessi colori, due piacevoli sfumature di verde. Le indicazioni sui tram, i tipi di carattere e gli stemmi erano vari, ma non i loro colori.

Elettromotrice a due assi 2049 (serie 2000) in sosta in piazza Carlo Felice, capolinea della linea 23, davanti alla stazione di Porta Nuova.



◀ *Elettromotrice a due assi 663 (serie 600) in servizio sulla linea 16 in corso Massimo d'Azeglio angolo corso Vittorio Emanuele II; la vista dal lato interbinario mette bene in evidenza la particolare divisione dei vetri dei finestrini.*

Derek Shepherd giunge a Torino il 28 agosto del 1953 e soggiorna in città un paio di giorni, durante le sue prime vacanze fuori dal Regno Unito che lo portano a visitare una dozzina circa di città italiane. Nel 1953 è un giovane di 24 anni che, dopo aver prestato servizio militare nella RAF, ha iniziato a lavorare da un anno presso la Vickers-Armstrong costruzioni aeronautiche in qualità di assistente collaudatore. La sua grande passione per i treni e i tram, unita a una buona tecnica fotografica – scatta i suoi primi rullini all'età di 16 anni con una Kodak a soffietto – lo portano a realizzare una pregevolissima documentazione fotografica dei mezzi di trasporto su rotaia dell'epoca. Nei suoi appunti di viaggio Shepherd non si limita a descrivere i mezzi di trasporto su rotaia visti nel capoluogo subalpino, ma offre alcuni scorci di vita in una Torino che, reduce da una durissima guerra, mostra quella voglia di ricominciare che si manifesterà pienamente da lì a poco, durante gli anni del boom economico. Nonostante il poco tempo avuto a disposizione, Shepherd descrive abbastanza dettagliatamente la rete dei trasporti torinesi. La rete tranviaria nel 1953 è all'apice del suo sviluppo; la sua struttura è quella di una griglia a maglie molto fitte nel centro cittadino, tra corso Vittorio Emanuele e corso Regina Margherita da una parte e tra il Po e Porta Susa dall'altra, con un addensamento di linee nella zona di Porta Palazzo, piazza Castello e Porta Nuova. Esternamente all'area centrale le linee si dipartono secondo una struttura a raggiera che raggiunge le periferie fino ai confini del territorio comunale. La rete urbana è composta da 24 linee tranviarie che assumono la numerazione da 2 a 23, oltre alla 29 e alla 41; a queste fanno da supporto 5 linee filoviarie (51-55) e 4 linee automobilistiche denominate con le prime quattro lettere dell'alfabeto. Nel panorama tranviario manca la più antica della rete municipale: la circolare del Cavalcavia, denominata poi linea 1, che era stata sostituita nel 1950 dalla linea automobilistica A. Le elettromotrici a carrelli nel 1953 rappresentano circa metà della flotta: alle oltre 200 unità delle serie 2100 e 2500 costruite negli anni trenta si sono aggiunte nell'immediato dopoguerra altre 50 vetture più moderne della serie 3100. Il resto del parco tranviario è molto variegato: sono presenti 55 motrici della serie 2000, 60 della serie 600 corta e 42 articolate della serie 2700. Il panorama è completato da un centinaio di vetuste vetture a due assi, alcune delle quali risalenti alla fine dell'Ottocento, cui vengono accoppiati una quarantina di rimorchi. La scure dei tagli non ha ancora sfiorato la rete urbana, ma ha già falciato quella extraurbana, lasciando in vita (ancora per poco) soltanto tre delle nove linee esistenti prima della guerra: la Torino-Rivoli, la Torino-Giaveno e la Torino-Settimo.

Antonio Accattatis

Elettromotrice articolata 2702 ("due camere e cucina", realizzata nel 1950 dalle Officine di Savigliano riutilizzando i truck di vecchie motrici a due assi) in piazza Carlo Felice in attesa di prendere servizio sulla linea 6.

La maggior parte dei tram di Torino era monodirezionale. Il nucleo centrale della flotta consisteva di due tipi di motrici: la serie a due assi 2000 e le serie a carrelli 2100 e 2500. La carrozzeria di entrambe era simile: squadrata e spigolosa ma non brutta. La 2592 su cui avevo viaggiato aveva l'ingresso dalla porta anteriore e l'uscita dalla centrale e posteriore. C'era

solo una fila di sedili per lato, 17 posti in tutto. I sedili erano di metallo con la seduta di legno. Il biglietto si sedeva sulla destra poco oltre la porta d'ingresso; dei corrimani d'acciaio garantivano che solo una persona per volta potesse passare di fronte a lui. Tutti i finestrini erano divisi in tre parti orizzontali, cosicché abbassati scoprivano metà dell'area totale. La serie





Moderna elettromotrice 3119 (serie 3000) della linea 23 in sosta al capolinea di Sassi, in corrispondenza della stazione a valle della cremagliera per Superga.

2000 invece aveva entrata anteriore, uscita centrale e panche di legno come sedili.

Le vetture moderne di Torino erano rappresentate da un tipo a carrelli con una disposizione generalmente simile alle 2500, ma con un aspetto molto più gradevole [la serie 3100], e da un tipo articolato sulle quali non ebbero l'opportunità di viaggiare [la serie 2700]. Le vetture a carrelli mostravano una certa rassomiglianza con le motrici americane PCC, ma avevano frontale e coda rastremati con una marcata curvatura nella parte inferiore. I carrelli avevano il telaio esterno alle ruote con cuscinetti a rulli e perciò viaggiare risultava molto confortevole. Erano usate sulla linea 23

per Sassi. Le vetture articolate erano formate da due vetture a due assi connesse da una sezione flottante. Operavano sulla linea 6 da Porta Nuova. L'accelerazione delle motrici più anziane era estremamente alta, ma le velocità medie erano basse.

I bus utilizzati erano a due assi, mentre i filobus si vedevano sia a due che tre assi, tutti con almeno due porte. La linea di Cavour era gestita con due filobus numero 1006 e 1007. Erano mezzi a due assi la cui capacità era a malapena una parte della capacità dei tram. L'entrata era in fondo e l'uscita davanti, al contrario dei tram. □

Bibliografia

Antonio Accattatis, *Torino Tram Filobus Metro*, ETR, Salò, 2010

Elettromotrice 2218 (serie 2100) sulla linea 13/ (le tabelle laterali sono della linea 13) in corso Vittorio Emanuele II.

